

RELACION TEKNIK
NYJE ASFALTO-BETONI DHE ELEMENT
PARAFABRIKATE

(Sipas Vendimit nr. 912 datë.11.11.2015)

Subjekti: “ASAB”SHPK

Vendodhja: Vishnje, Arbane, Qarku Tirane

Përgatiti për “GBA STUDIO”: Eksperte Mjedisi Denisa KOLA

TIRANE 2017



PERMBAJTJA

- 1- HYRJE
- 2- Informacion mbi shoqerine
- 3- Pershkrimi i projektit dhe veprimtarise
- 4- Pershkrimi i vendit dhe mjedisit
- 5- Pershkrimi teknik i projektit
- 6- Masat zbutese te ndikimeve negative
- 7- Konkluzione dhe rekomandime

1. HYRJJE

Mjedisi dhe mbrojtja e tij nuk eshte i rendesishem vetem per njerezit por eshte thelbesor dhe i nevojshem per te gjitha qeniet ne toke. Njerezit duhet te kuptojne se si perdorimi i Burimeve mjedisore dhe perfitimet qe vijne nga ato te mos demtohen por te jete e mundur te perfitohet sot dhe ne te ardhmen. Ndotja e mjedisit nenkupton shkarkimet e cdo lloj mbetje nga pjese te materialeve te ndryshme ne uje , toke, ajer e cila shkakton ose mund te shkaktoje probleme mjedisore te perkoheshme ose te perhershme ne balancen ekologjike te tokes. Sebashku me zhvillimin e madh qe eshte bere ne industri te ndryshme ne menyre te ngjashme me te njejten shpejtesi eshte rritur edhe sasia e mbetjeve nga perdorimi i te mirave materiale. Mbetjet industriale dhe ato urbane te patrajuara , emetimet e gazeve te demshem ne atmosfere , perdorimi i kimikateve te reja pa marre parasysh demet qe mund ti sjellin mjedisit kane sjelle problemet mjedisore me te cilat ne perballemi ne ditet e sotme. Ndaj eshte e nevojshme qe shoqeria te ndergjegjesohet per ta mbajtur sa me paster mjedisin ku jetojme duke marre masat e duhura per trajtimin e mbetjeve si dhe emetimin e gazeve te demshem ne atmosfere qe gjenerohen nga zhvillimi i aktiviteteve te ndryshme. Ne menyre qe te shmangen keto probleme njerezimi duhet te mesoj se si te menaxhohen burimet natyrore ne menyre te qendrueshme. Pra zhvillimi i qendrueshem i burimeve natyrore nuk eshte gje tjeter vecse perdorimi i tyre ne menyre ekonomike nga brezat e sotem per ti len keto burime te perdoren edhe nga brezat qe do te vijne. Qendrueshmeria perfshin menaxhimin e gjithe perberesve dhe burimeve natyrore e njerezore me qellim qe te pasurohen me kalimin e kohes dhe te sigurohet nje mireqenie per te gjithe. Zhvillimi i qendrueshem nuk i pranon politikat te cilat cojne ne uljen e bazes prodhuese dhe lene gjeneratat e ardhshme me prespektiva me te ulta (te varfera) dhe/ose rreziqe me te medha se te tonat. Teknologjite qe kontribuojne ne zhvillimin e qendrueshem perfshijne kontrollin e ndotjes, prodhimin e energjise se riciklueshme, rikuperim burimesh dhe riciklim, menaxhim burimesh dhe kerkime shkencore. Vitet e fundit industria e ndertimit ne vendin tone ka patur nje zhvillim te madh. Kompanite e ndertimit ne vendin tone jane nder subjektet e biznesit me me teper fitim dhe qe zhvillojne nje aktivitet te madh ekonomik. Vet sektori i ndertimit ne vendin tone eshte nje nga shtyllat e ekonomise shqiptare dhe numeron nje numer te konsiderueshm te punesuarish, ne nje kohe qe kompanite e ndertimit sot jane nder taksa-paguesit me te medhenj te arkes se shtetit.

Aktiviteti te cilin ne do te trajtojme eshte "Impiant i levizshem per prodhim betoni" i cili i vjen ne ndihme industrise se ndertimit.

Pasqyra e te dhënave kryesore

Projekti: Impianti per prodhim asfalto-betoni dhe elemnt parafabrikate

Me vendndodhje: Vishnje, Arbane, Qarku Tirane

Kompania zhvilluese: "ASAB" sh.p.k

Kapaciteti maksimal: eshte **100-120 m³/ore**

2-INFORMACION MBI SHOQERINE

Subjekti i cili do te zhvilloj aktivitetin "Linje per Prodhim Asfalto-Betoni dhe elemnt parafabrikate" eshte "ASAB" shpk regjistruar prane Qendres Kombetare te Biznesit me date 17.01.2012 dhe themeluar ne daten 12.01.2012 me Nr. NIPTI **L21317019E**, forma ligjore SHPK. Subjekti zhvillon aktivitetin e prodhimit, tregetimit dhe shperndarjes se betonit. Duke qene keto produkte mjaft te perdorura ne industrine e ndertimit edhe kerkesat per prodhimin, shtimin e kapacitetit dhe permiresimin e cilesise se markave kane ardhur duke

u rritur. Kjo shoqeri do te ushtroi aktivitetin “Prodhim asfalto-betoni dhe elemnt parafabrikate” ne Arbane, Bashkia Tirane.

N	E
4571469.737	4398820.473



Pamje nga Google Earth

Kufizimet e pronës:

- **Nga Jugu :** sheshi kufizohet me shtëpitë e fashitit Vinshnje. Shihen shtëpi banimi të vecuara dhe me e afërta është 400 – 500 m, ndërsa zona ku shtëpitë e banimit janë më të përqendruara është rreth 1 km larg në vijë ajrore dhe ato ndodhen përtej rrugës në pjesën jugore të objektit.
- Largesia nga impianti me rrugën automobilistike të Arbanës është 700 m, dhe sheshi lidhet me këto rrugë me anë të një rrugë dytësore.

-
- **Nga Veriu** Kufizohet me Lumin Erzen eshte prane tij .Ne po kete drejtim pertej lumit ndodhen edhe objekte banimi ,me aferta eshte nje shtepi e vecuara rreth 500 m larg ndersa shtepit e tjera te grumbulluara dhe me nje dendesi me te madhe ndodhen ne nje rreze prej 800 m ne vije ajrore nga sheshi i impiantit .
 - **Nga ana lindore** nuk ka objekte ..eshte toke are .Objekti me i afert eshte rruga automobilistike dhe ura prane saj mbi lumin Erzen rreth 1.3 km larg .
 - **Nga Perendimi** : gjithashtu eshte toke are dhe po ne kete drejtim ndodhet dhe perroi qe lidhet me lumin erzen dhe eshte 900 m larg.

3-PERSHKRIMI I PROJEKTIT DHE VEPRIMTARISE

Qellimi i zhvillimit te projektit

Qellimi i ketij aktiviteti eshte prodhimi i asfalto-betonit. Per te realizuar kete aktivitet shoqeria do te ndertoj nje linje te levizshme betoni me teknologji bashkekohore prodhimi. Te gjitha proceset e punes qe nga sigurimi i lendeve te para e deri ne prodhimin e produktit perfundimtar qe eshte asfalto-betoni do te zbatohen konform akteve ligjore ne fuqi per mbrojtjen e mjedisit dhe zhvillimin e qendrueshem te tij.

Vendodhja e projektit

Zgjedhja e shoqerise per vendosjen e impiantit eshte ne Vishnje, Arbane, Njesia Administrative Vaqarr. Impianti do te vendoset brenda siperfaqes se ambientit ne fjale qe eshte nje siperfaqe e pergjithshme prej 10 000 m².

Sipas natyres se operacineve qe realizojne teknologjia e projektit perbehet nga nje impiant i levizshem i prodhimit te asfalto-betonit dhe mjete transportuese dhe ndihmese.

4- PERSHKRIMI I VENDIT DHE MJEDISIT KU DO ZHVILLOHET AKTIVITETI

Zona ku do te zbatohet projekti, tashme mund të përkufizohet fizikisht dhe konceptualisht si një zone me potencial zhvillimi. Kjo zone zhvillohet ne relief fushor . Studimi i propozuar do te zhvillohet ne nje zone me pritshmëri ruajtjen e destinacionit universal te përdorimit : per qëllime komerciale dhe industriale .

Karakteristika te pergjithshme te zones

Bimësia.Zona ku do te vendoset impainti i asfalto betonit eshte nje zone kryesisht e veshur me gjelberim qe kushtezohet nga klima mesdhetare e rajonit dhe egzistences se lumit Erzen pergjate gjithe gjatesise se tij .Pervec disa impianteve te shfrytezimit te zhavorrit te dikurshme(qe tani nuk punojne me), pergjate ketij aksi nuk ka aktivitete industriale . Në këtë bashkësi kodrinore zotërojnë hapësirat e faqeve, luginave të veshura me shkurre (kryesisht makje) me lartësi nga 1-3 metra. Mundësitë e maskimit janë në luginat, ku bimësia është më e dendur.

Ultesira Nga Ishmi ne Erzen:

Kjo hapësië përbën një masiv-fushor e kodrinor me shtrirje të gjerë si dhe me përkim të zonës metropolitane më të madhe Shqiptare, të vet Tiranës. Ajo përbëhet nga fusha e Tiranës,

fusha e Gjirit të Lalëzit dhe vargu kodrinor Rodon-Erzen. Fusha e Tiranës, nuk përbën një relief tërësisht fushor, por me luhate kodrinash. Shtrihet midis lartësive të Dajtit në Perendim, kodrat e Rodonit, Prezës deri në Urën e Beshirit

Fusha e Tiranës, ka trajtën e një gropë midis një relievi kodrinor malor në rreth 105 km², që mbështillet nga dy lumenjë: lumi i Tiranës dhe lumi i Erzenit. Në JP sistemi kodrinor: Mullet, Stërmas, Sauk, Selitë ndërpritet, në një portë luginore tek *Ura e Beshirit*. Ndërkohë, shtrihen radhoj kodrash që mbyllin anën Perendimore të fushës. Kodrat e Ysberishtit (Mëzez, Yrshek, Domje) të cilat hapin portën e dytë të saj, tek *ura e Limuthit*. Në drejtimin Veriut, vijon radhoj i Kodrave të Bërxullë-Kodra e Qarrit, që hap portën e tretë në Përroin e Shargës. Kodrat e Prezës, ngrihen në lartësitë 198 m dhe zotërojnë pamjen Lindore të fushës ku ndodhet Aeroporti “Nënë Tereza” si dhe bashkimi i dy lumenjve (lumi i Tiranës dhe Tërkuzës) ku formohet, mandej Ishmi. Në drejtimin Verior, Kodrat e Kamzës (102 m), të Paskuqanit (179 m) e Babrusë, rrethojnë qendrën kryesore qytetore të Tiranës, por edhe gjithë hapësirën fushore midis lumit të Lanës: Laknas, Valias, Qerrek, Tapizë, ku kalon lumi i Tërkuzës. *Ura e Tapizës* është kalim kryesor I rrugës kombëtare në Veri. Lumi i Tërkuzës, mbyll Fushëgropën e Tiranës në Veri. Në drejtimin Lindor qyteti i Tiranës, priret gjithnjë të ngjitet me relievin kodrinor. Kështu, vija qytetore arrin deri në lartësitë 250 metër, mbi nvelin e detit. Në këtë drejtim, shtrirja ndërtimore po arrin një vijë që fillon në Shisht Tufinë-Linzë e Surrel, Farkë e Madhe e Lundër. Në Jug, Erzeni, mbështjell fushgropën e Tiranës prej: Stërmas e Mullet, Fikas, Qeha-Shytaj e deri në Grykën e Skoranës.

Fushëgropa e Tiranës, e mbështetur në Malin e Dajtit, ka tri portat e mëdha malore:

Shkalla e Tujanit, Qafa e Priskës dhe Gryka e Skoranës. Nga Shkalla e Tujanit, ka kaluar dikur një rrugë që lidhej me Matin e Dibrën (sot: rruga e Arberit, në projekt). Radhoi i Kodrave në Jug, që nga Ura e Mulletit, ngrihen nga dy drejtimet. Në VP, kodrat e Barakut (369 metra) kodra e Gjatë (304 metra) deri në Vaqarr. Ndërsa në drejtimin JL, ngrihet si një karakoll natyror Petrela, me kështjellën e saj e lartësitë që ngrihen deri në kullën e Gracenit dhe Qafë Kërrabë. Drejtimi JL edhe pse ka malin e Kërrabës përpara, për Tiranën një urë lidhëse me Elbasanin dhe grykën e Shkumbinit në përgjithësi. Fushëgropa e Tiranës, është më e populluara e viseve shqiptare. Vet Tirana zë tani rreth 4200 ha (42km²), ndërkaq ajo po rritet në mënyrë intensive. Po kështu, gjeohapësira metropolitane, priret për një lidhje të pashkëputur me trajta qytetore, në drejtim të të dy luginave: asaj të Erzenit dhe të Vorës për t'u lidhur me Tiranën, apo në Veri të Kodër-Kamzës, për t'u bashkuar me Fushë-Krujën.

Hidrologjia e Rajonit

Ujerat nentokesore

Pellgu i Tiranës ka një sipërfaqe prej rreth 300 km² duke u përhapur në qytetin e Tiranës, në Kombin, Mëzes, Laknas, Rinas deri në Fushë-Krujë. Horizonti kryesor ujëmbajtës i tij janë depozitimet zhavorrore të kuaternarit dhe trashësia e shtresës ujëmbajtëse arrin nga 2-3 m në 5-10 m deri në 60 m. Kjo shtresë ujëmbajtëse është e mbuluar me një shtresë argjilore me trashësi 2-220 m. Sasia e ujit që shfrytëzohet është rreth 1000 l/sek dhe përdoret për furnizimin me ujë të pijshëm të qytetit të Tiranës, Vorës, Kamzës dhe qendrat e banuara në periferi. Pellgu ujëmbajtës i Tiranës, për kushtet natyrore hidrogeologjike dhe shtrirjen e tij, mbart në mënyrë të përhershme rrezikun e ndotjes së rezervave të ujrave nëntokësore në shfrytëzim.

Kjo lidhet kryesisht me faktin se:

- Mbulesa e vogël mbrojtëse e shtresës ujëmbajtëse në disa sektore si Kamëz, Laknasetj.
- Infiltrimet e ujit të ndotur të Tiranës dhe Lanës në shtresat ujëmbajtëse të pellgut.
- Shfrytëzimi e përpunimi i tokave bujqësore me plehrime të ndryshme ku janë dhe vendburime uji për fshatra të ndryshme.

-
- Shfrytëzimi i shtresës mbrojtëse argjilore për prodhim tullash e tjegullash me sipërfaqe të madhe (zona Laknas ku ndodhet ujësjellësi kryesor). Për më tepër në këtë pellg ka një aktivitet intensiv human me ndikime negative në cilësinë e ujrave. Kështu në disa shpime të zonës së Kamzës dhe Laknasit, që është edhe zona me trashësinë më të vogël të mbulesës ekranizuese të shtresës (jo më shumë se 2m) analizat mikrobiologjike japin një ndotje të lehtë me E. coli dhe Streptococ Fecal.

Lumenjte

Qyteti I Tiranës përshkohet nga 2 lumenj kryesorë: Lumi i Lanës (nga Ish Autotraktorët tek Rezervati i Peshkut) me gjatësi 15.3 km dhe Lumi i Tiranës (nga shkalla e Tujanit tek Universiteti Bujqësor) me gjatësi 10.25 km.

Lana është degë e lumit të Tiranës, i cili kalon përmes qytetit të Tiranës. Ai buron në pjesën perëndimore të Qafës së Priskës; është 29 km i gjatë, sipërfaqja e pellgut është 67 km², lartësia mesatare është 179 m dhe pjerrësi prej 24 m/km. Në hyrje të Tiranës, Lana rrjedh në një kanal të sistemuar betoni dhe pastaj bashkohet me lumin e Tiranës në verilindje të Bërxullës nga ku formohet lumi i Ishmit.

Rrethi i Tiranës përshkohet edhe nga Lumi Erzen i cili ndodhet pranë sheshit ku do instalohet impianti i asfalto betonit. Lumi i Erzenit është i gjatë 108 km, me prurje rreth 102 l/sek. Ata e përshkojnë këtë gjeohapësirë, nga Lindja në Perendim.

Ujëmbledhësit kryesorë janë: *i Bovillës* që është edhe rezerva e ujit të pijshëm të Tiranës, Ai ka një sipërfaqe rreth 4 km².

Liqeni i Farkës ndodhet pranë Farkës së Vogël dhe ka një sipërfaqe afërsisht 1 km², me rëndësi ekonomike.

Liqeni i Tiranës, rreth 0.8 km² nuk është vetëm një ujqor i peizazhit shlodhës të Tiranës, por edhe objekt i rëndësisë së veçantë..

Liqeni i Paskuqanit, ndodhet në Lindje të Kodër Kamzës ka një sipërfaqe 1.1 km².

Liqeni i Tufinës.

Rezervuarë të tjerë ka në: Kashar, Alltatë, Bërxullë, Picar etj.

Karakteristika të përgjithshme të asfalto-betonit

Asfalto Betoni është një material i përbërë zakonisht përdoret në projektet e ndërtimit të tilla si sipërfaqet e rrugëve, aeroporteve dhe parkingje. Ai përbëhet nga asfalti (e përdorur si një kordonlidhes) dhe mbledhë minerale të përziera së bashku, të përcaktuara më poshtë në shtresa kompakte. Është gjithashtu e përdorur gjithnjë si bazë për digat argjinaturës Termat "asfalt (ose asfaltik) konkrete", "betoni bituminoz asfalt" dhe shkurtesa "AC" janë përdorur zakonisht vetëm në literaturën e inxhinieris sendërtimit . Trotualet e asfalto betonit janë quajtur shpesh vetëm "asfalt"concrete nga persona të cilët kanë tendencë që të lidhin termin beton me çimenton Portland . Përkufizimi inxhinierik i betonit është çdo material i përbërë nga agregate minerale ngjitur bashkë me një kordon, nëse kjo është eçimento Portland binder asfalt, apo edhe epoxy.Mënyrë joformale, konkreteasfalti është referuar edhe si "Blacktop", veçanërisht në Amerikën e Veriut.

Përzierja e asfaltit me agregate kryhetnga disa mënyra:

Hot asfalt betonit (zakonisht shkurtuar si HMA ose HMA) prodhohet nga ngrohja binder asfalt për të ulur viskozitetin e saj, dhe tharje totale për të hequr lagështin nga ajo para përzierjes. Përzierja kryhet në përgjithësi në rreth 300 ° F (rreth 150 ° C) për asfalt të virgjër dhe 330 ° F (166 ° C) për polimer asfalt , dhe çimento asfalt në 200 ° F (95 ° C).HMA është në formën e betonit asfalt më të përdorura në trotuare të tilla si ato në rrugët kryesore, racetracks dhe pistat.

- 🔗 Superpave(supertrouar), për "kryerjen e asfaltit superior per trouar," është një sistem i trouarit projektuar për të siguruar rrugë më të qëndrueshme.Komponentet kryesore të sistemit janë përzgjedhje të kujdesshme të binders dhe agregate, ne proporcione volumetrike e përbërësve, si dhe vlerësimi i prodhimit të përfunduar.
- 🔗 Asfaltbetoni i ngrohte (zakonisht shkurtuar si WMA) prodhohet duke shtuar ose zeolites, shtazore, apo Emulsione asfalt për përzierje. Kjo lejon dukshem në konsum më të ulët e lëndëve djegëse fosile, duke i liruar më pak dioksid karboni, aerosols dhe avujve. Jo vetëm që punohet ne kushte të përmirësuar, por ne temperature- hedhje me te ulta qe çon në disponueshmërinë më të shpejtë të sipërfaqes për përdorim, e cila është e rëndësishme për faqet e ndërtimit me oraret kohë kritike.
- 🔗 Asfalto betoni i ftohte prodhohet nga emulsifikimi i asfaltit në ujë me (në thelb), sapun para përzierjes me agregate. Ndërsa në gjendjen e saj te emulsifikuar te asfaltit,ajo është e trashë dhe me më pak përzierje dhe është e lehtë për të punuar dhe kompakte. Emulsioni do të shpërbëhet, pasi avullon ujë i mjaftueshëm dhe përzierja do te ftohet në mënyrë ideale, Përzierja e ftohtë përdoret shpesh si një material patching (arrnues) në rrugët e vogla te sherbimit te trafikut .
- 🔗 Asfalto betoni cut -back prodhohet nga shpërndarja e lidhësvesi vajgur ose të pjeseve te tjera te lehta të naftës para përzierjes me agregate.. Pas përzierjespjeset e lehta avullohendhe hidhen poshte. Për shkak të shqetësimeve me ndotjen nga komponimet organike të paqëndrueshme në pjesë ligher, cut-prapa asfaltit është zëvendësuar kryesisht nga emulsioni asfalt.
- 🔗 Asfalto betoni mastik apo asfalt fletë prodhohet nga ngrohja e bitumit (oksidimi) në një tenxhere të gjelbër (mikser) deri sa bëhet një lëng i trashë pas së cilës përzierje totale është shtuar më pas.

Përzierje bitum-agregat gatohet (piqet) për rreth 6-8 orë dhe sapo behet gati asfalti transportohet në faqen e punës .

Asfalto betony mastik hidhet në përgjithësi me një trashësi prej rreth 3/4-1 3 / 16 inç (20-30 mm) për shteg (sipas kerkesave te rruges) dhe rreth 3 / 8 e një (mm 10) inç për aplikimet dysHEME apo çati. Përveç asfaltit dhe agregateve, aditivëve të tilla si polimere dhe agjentët antistripping mund të shtohen për të përmirësuar vetitë e produktit përfundimtar.

- 🔗 Asfalto betoni natyror mund të prodhohet nga shkëmbinj bituminoze , te gjetur në disa pjesë të botës, ku shkëmbinjt sedimentar poroz në afërsi të sipërfaqes mbarsen me bitum (upwelling).

Problemet e asfaltit

Përkeqësimi Asfaltit përfshin plasaritjet , gropat, trazirat, ,ullukezimet ,goditjet. Në klimat e ftohta, ngrirja e ujërave nëntokësore nëpër të mund të plas asfalti edhe në dimër (nga ngrica). Plotësimi i të çarave me bitum mund rregulloje përkohësisht të çarat, por vetëm ndërtimi i duhur, mund të ngadalësojë këtë proces.

Faktorët që shkaktojnë perkeqesimet ne asphalto betonet me kalimin e kohës së shumti jane te dy kategorive : Faktorët mjedisorë dhe ngarkesat e trafikut.Shpesh, rezultatet e demit jane nga kombinime faktorësh në të dy kategoritë.

Faktorët e mjedisit përfshijnë ngrohjen, të ftohtë, prania e ujit në subbase ose ne themelet e tokës, të trouarit, dhe acari Temperaturat e larta zbutin asfaltin, duke lejuar ngarkesa të rënda te gomave të shtrembërojnetrotuaret në ulluk .Në mënyrë paradoksale, ngrohjae lartë dhe rrezet e diellit të fortë gjithashtu shkaktojne ndryshkjen e asfaltit, duke u bërë më të ashpër, më pak elastike dhe me plasaritje. Temperatura të ftohta mund të shkaktojë të çara si asfalto beton. Asfalti i ftohtë është edhe më pak elastik dhe më të prekshme nga plasaritjet. Ujë te grumbulluar nën trouar zbut nëntokën, duke e bërë rrugën më të prekshme për ngarkesat e trafikut.Uji nën rrugë ngrin dhe me zgjerimin e volumit në mot të ftohtë, duke

shkaktuar të çara. Në shkrij pranverë, thaws terren nga lart poshtë, kështu që uji është bllokuar në mes të trotuarit lart dhe ende të ngrirë nën tokë. Kjo shtresë e tokës ngopur ofron përkrahje e vogël për rrugën e mësipërme, duke çuar në formimin e gropat. Kjo është më shumë një problem për silty apo balta tokë se sa me rërë apo zhavorr tokë. Disa juridiksione të kalojë ligje acar për të reduktuar peshën e lejuar e kamionëve gjatë sezonit të shkrij pranverë dhe për të mbrojtur rrugët e tyre.

Dëme që një automjet shkaktonte në trotuar është proporcionale me ngarkesën për aks ngritur në fuqinë e katërt, Rrota shkaktonte në rrugë përkulje, duke rezultuar në plasaritje lodhje, që shpesh çon në plasaritje. Shpejtësiat e mjetit gjithashtu luan një rol.

Shkaqe të tjera të dëmtimit përfshijnë dëme të ngrohjes nga zjarret e automjeteve, ose veprime tërësisht nga derdhjet kimike.

Asfalto betoni shpall si 100% të riciklueshme. Shumë pak asfalt betonit janë deponuar në të vërtetë e në tokë. Asfalto betoni që hiqet nga një trotuar magazinohet zakonisht për përdorim të mëvonshëm si agregate për asfalt të ri në perzjerje të nxehtë. Ky material i njohur zakonisht me "RAP" për asfalt trotuari riciklohet. Ndonjëherë materialet e mbeturinave, të tilla si herpes mbulim asfalt, qelqi grimcuar, ose gome nga gomat e vjetra, shtohen për asfalt betoni siç është rasti me asfalt rubberized, por nuk është një shqetësim që materiali hibrid nuk mund të riciklohet

Sheshi për depozitim të lëndës së parë

Në këto shesh do bëhet depozitimi i lëndës së parë të siguruar nga subjekte të licensuara si dhe cemento nga vendi dhe importi sipas rastit. Materialet e përdorura në asfalto-beton janë kryesisht të vendit dhe merren të shoqëruara me certifikate cilësie. Kontrolli i cilësive së asfalto-betonit bëhet në laborator. Kjo veprimtari kryhet me mjetet përkatëse të ngarkimit – shkarkimit.

5-PERSHKRIMI I TEKNIK PROJEKTIT


Impianti për prodhim asfalto betoni do të instalohet në një kantier që do të ngrihet në Arbanë. (shih Gen Planin e bashkangjitur). Vend-ndodhja e objektit përputhet plotësisht me synimin e kompanisë që t'ia afrohet tregut të përdorimit të materialeve të ndërtimit, si materiale të gatshme për sektorin e ndërtimit. Gjithashtu sheshi është larg qendrave të banuara.




Shoqëria do të aplikojë një teknologji për prodhimin e materialeve të ndërtimit, e cila karakterizohet për thjeshtësinë e saj dhe siguron ruajtjen e mjedisit në të gjitha aspektet. Këto impiante nuk shkaktojnë ndotje të ujit apo ajrit, dhe **lenda e parë materiale inerte, cemento, dhe bitum** shfrytëzohen plotësisht duke mos krijuar mbetje teknologjike. Këto procese prodhimi lejojnë që të ripërdoren prodhimet skarcitet, duke kryer ripërdorimin e tyre total si lende e parë.

Meqë cikli është pothuaj i mbyllur dhe i automatizuar, pasi lendet e para (inerte, bitum dhe çimento) nga bunkeret kalojnë në dozatore dhe më tej në impiantin e përpunimit të lëndëve të para për të prodhuar asfalto-beton, funksionimi i linjes nuk shkakton pluhura. Për prodhimin e nxehtësisë së kërkuar në proceset e tharjes së lëndëve të para inerte të kërkuara në prodhimin e asfalto-betonit dhe ngrohjes së bitumit e solarit, përdoret solar në furrën e tharjes dhe kaldaje.

Për të siguruar energji elektrike dhe në rast të ndërprerjes së saj, linja do të ketë dhe një gjenerator prodhimi të energjisë elektrike me fuqi 100 Kw/ore.

1. Pajisje e Sistemit të Ushqimit të Ftohtë (Cold Feed System Equipment)

 4 Hinka Peshuese të Ushqimit të Ftohtë – të ofruar nga klienti

-
-  1 Vibrator
 -  Klasifikimi i fuqisë: 0,26 kW
 -  **4 Ushqyes me Rrip**

Ushqyesit me rrip transmisioni drejtohen nga një motor me rrota me dhembë të kontrolluar me inverter. Bashkuesit ngadalësues dhe cilindrat drejtues sigurojnë lëvizje të butë të rripit. Një sensor për fluksin e materialeve sinjalizon mungesën e agregatit.

Struktura e çelikut:	E galvanizuar
Gjatësia e rripit:	1.200 mm
Gjerësia e rripit:	650mm
Tipi i rripit:	Rrip anësor muri
Cilësia e rripit:	EP 400/3, 4:2 mm
Kapaciteti i ushqimit:	afërsisht 130 t/orë
Niveli i Fuqisë:	2,2kW
	I kontrolluar me Inverter
Ventilatori i jashtëm:	0~18 kW
Diapazoni:	1 : 25

Çelësi per rastet kur nuk ka material eshte i integruar ne sistemin e kontrollit

Kontrolli i Ushqyetsit me Rrip

Të gjithë element elektrikë, njësitë e kontrollit të frekuencave janë instaluar në një kabinë të grupit të kontrollit e cila është montuar në sistemin e ushqimit të ftohtë.

Konvejeri Grumbullues

Ai është i vendosur nën ushqyesit me rrip, me ushqim direkt në konvejerin e pjerrët. Konvejeri grumbullues është projektuar të mundësojë instalim të lehtë dhe transport pa shumë shpenzime. Ai është i pajisur me një sensor rrotullus, çelës fikës për emergjencat që punon me kabëll dhe mbështetës të galvanizuar.

Struktura e çelikut:	E galvanizuar
Gjatësia e rripit:	15.000 mm
Gjerësia e rripit:	650mm
Tipi i rripit:	EP 400/3, 4:2 mm
Fuqia (drive):	5,5 kW
Motori i transmisionit (drive motor)	Motor me transmission, i ngjithshëm (i ndashëm)
Kruajtësja e rripit rezistueshme nga erozioni	Sustë e tipit segment e pajisur me thikë të
Teli tërheqës	I montuar në të dy anët
Sensori i rrotullimit	Tip elektorink

1 Konvejer i Pjerrët

Konvejeri i pjerrët realizon kalimin e fluksit të materialeve në kazanin e tharjes. Ai është i pajisur me një sensor shpejtësie dhe një tel tërheqës emergjence.

Struktura e çelikut:	E galvanizuar
Gjatësia e rripit:	12.000 mm
Gjerësia e rripit:	650mm

Cilësia e rripit:	EP 400/3, 4:2 mm
Niveli i Fuqisë (drive):	7,5 kW
Ndalimi i kthimit prapa	Mekanik
Kruajtësja e rripit	Metal i fortë
Teli tërheqës i emergjencës	Tipi-segment i pajisur me sustë
Sensori i shpejtësisë	I montuar në të dy anët
	Tip induktiv

1 Konvejer Slinger – i kthyeshëm

Struktura e çelikut:	E galvanizuar
Distanca qëndrore midis akseve:	3.500 mm
Gjerësia e rripit:	650mm
Cilësia e rripit:	EP 400/3 Ply, 4:2 mm
Niveli i Fuqisë (drive):	4 kW
Teli tërheqës i emergjencës	I montuar në të dy anët
Sensori i shpejtësisë	I koduar, i integruar në sistemin e kontrollit
Drejtimi i ushqimit	I kthyeshëm

1 Kazan Tharës

Tharësi ka konstruksion çeliku solid. Një dizajn i veçantë mekanizmi ngritës realizon efikasitetin më të lartë në procesin e ngrohjes dhe temperaturë të ulët të gazit të shkarkimit. Mekanizmat ngritës në zonën e djegies janë të instaluar nga një kombinim morsash dhe bullonash, në mënyrë që të lejojë një zëvendësim të lehtë të mekanizmave ngritës. Fundet e tharësit janë mbyllur me një kombinim labirinth. Tharësja është e pajisur me dy unaza me veshë (trunnion) të fabrikuar me çelik të kalitur. Këto janë të pajisur me pllaka çeliku elastike (spring steel) që të lejojë një funksionim të butë. Tharësja shtyhet nga zinxhir nëpërmjet një motori me transmision. Kazani është i montuar mbikatër cilindra (rula) mbështetës, me dy rula ngeçës që të parandolonjë lëvizjen e tepërt përgjatë gjatësisë.

Gjatësia:	8.000 mm
Diametri:	2.000 mm
Trashësia e mbulesës:	12 mm
Niveli i Fuqisë (drive):	30 kW

1 Izolimi i Ajrit

Kazan tharës me veshje izoluese ndaj ajrit në drejtim të murit të kazanit.

1 Veshje Alumini

Nje veshje me pllakë alumini parandalon humbjen e nxhtësisë dhe redukton nivelin e zhurmave të krijuara.

Trashësia: 1,5 mm

1 Kuti Kontrolli për Kazanin Tharës

1 Instalime elektrike për Kazanin Tharës

1 Komplet lëvizje

Rimorkio e lidhur me konstruksion me dy boshte (akse), i pajisur me sistem frenash linjë dyfishe, frena parkimi dhe dryn (king pin), i pajisur me këmbë ulëse dhe mbështetëse. Pajisje të plota të ndricimit me drita pozicioni, frenash dhe treguese.

Gjatësia e përgjithshme:	12.900mm
Gjerësia e përgjithshme:	2.600mm
Lartësia e përgjithshme:	4.000mm
Pesha e përgjithshme:	26.000 kg
Ngarkesa e boshtit (aksit):	16.500 kg
Mbajtësja (king pin):	2"
Ngarkesa e Mbajtëses:	9.500 kg
Lartësia e Mbajtëses	1.300 mm
Gomat	365/80 R20

1 Kontrolli Elektronik i Prodhimit

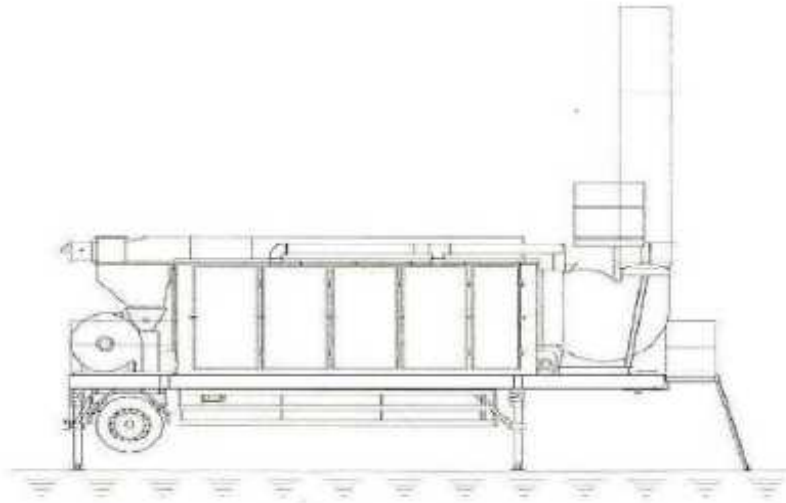
Një kontrollues temperature monitoron temperaturën e materialit në shkarkimin e tharësës dhe transmeton leximin tek kontrolli i prodhimit. Një rregullator elektronike pastaj merr përsipër kontrollin e fluksit të djegësit. Ai automatikisht vë në veprim motorët ndihmës në hapa për të arritur me saktësinë më të madhe temperaturën agregate të paravendosur dhe të dëshiruar. Nëse klienti monton një kontrollues temperature në kazanin e tharësit, atëherë kjo më pas integrohet në kontrollin e prodhimit.

1 Kabinet Kontrolli

Kabineti i kontrollit është i montuar pavarësisht rregullimeve të djegësit. Ai përmban të gjitha pajisjet monitoruese dhe të kontrollit për ndezje automatike, kontroll të flakës, kyçës elektrik në rast të defektit të ventilatorit, si edhe çelësat dhe indikatorët e nevojshëm për kontrollin e prodhimit të djegësit

1 Silenciatori

Për zbutje optimal të zhurmave të emetuara ventilator i djegësit është i pajisur me një silenciator me pengues të brendshëm dhe të jashtëm.



Njësi plotësisht e lëvizshme e montuar në një shasi me një bosht me këmbë ulëse dhe mbështetëse për të garantuar një instalim të lehtë dhe rilokim të menjëhershëm.

Sistem i Mbledhjes së Pluhurit

Filtri është një filter i tipit kasetë në të cilin qeskat filtruese prej robe janë instaluar horizontalisht për të pasur akses të lehtë. Një mekanizëm pastrimi garanton pastrimin efektiv të qeseve. Një para-ndarës i integruar ndan materialin e trashë nga ai i imët. Shkarkimi i ngarkesës së mbledhur kryhet nëpërmjet gravitetit të peshës së dyerve. Materiali i trashë i mbledhur dërgohet nëpërmjet 2 konvejerëve me fileto në Ashensorin e Nxehtë. Materiali i imët gjithashtu përcillen përmes 2 konvejerëve me fileto në ashensorin e mbushjeve. Ventilatori i shkarkimit është i vendosur në pjesën e pasme të njësisë me oxhak të montuar në krye. Dora e fundit e bojës është kryer me bojë që i reziston nxehtësisë në sipërfaqet e jashtme. Paneli i kontrollit është i fiksuar në kornizën e shasisë.

Volumi i Erës:	33.000 Nm ³ /h
Zona e filtrit:	533/493 m ³
Diametri i përgut	850 mm
Lartësia e përgut	8.000 mm nga toka
Ventilatori i shkarkimit:	75kW
Shkarkimi	
-mbushje e imët:	2x5.000 mm konvejer me fileto
-mbushje e trashë:	2x5.000 mm konvejer me fileto
Fuqia e secilit:	4kW

Kompleti i Lëvizjes

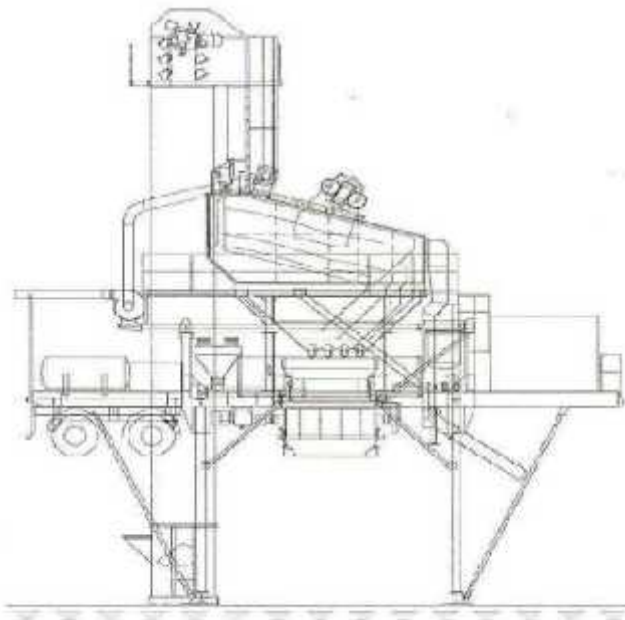
Rimorkio e lidhur me konstruksion me një bosht (aks), i pajisur me sistem frenash linjë dyfishe, frena parkimi dhe mbajtëse (king pin), i pajisur me këmbë ulëse dhe mbështetëse. Pajisje të plota të ndricimit me drita pozicioni, frenash dhe treguese.

Gjatësia e përgjithshme:	10.000mm
Gjerësia e përgjithshme:	3.000mm
Lartësia e përgjithshme:	4.300mm
Pesha e përgjithshme:	16.000 kg
Mbajtësja (king pin):	2"
Lartësia e Mbajtëses	1.300 mm

1 Tub i gazit Bruto – i ofruar nga klienti

Tub i gazit të pastër dhe bruto si edhe pingu do të ofrohen nga klienti.

5 1 Njësi e Lëvizshme Monitoruese dhe e Përzierjes,



E gjithë njësia e lëvizshme monitoruese dhe e përzierjes është montuar me një bosht dyfish. Karakteristika të njësisë janë prodhimi i lartë, fleksibiliteti dhe mobiliteti.

1 Ashensor i Nxehtë

Seksioni frontal me kanal shkarkimi, kullë të kompletuar ashensori, motor drejtues me transmission me facilitet kthimi dhe ndalimi të montuar në të. Zinxhir solid ashensori i shoqëruar me kovë me bullona. Seksioni i pasëm i ashensorit është i kompletuar me kullë dhe pajisje tendosje. Një strukturë pivot bën të mundur që ashensori të transportohet së bashku me fabrikën kryesore.

Kapaciteti: 160t/h (orë)
Fuqia: 15 kW
Sensor i rrotullimit: induktiv

1 Rrjetë (shoshë)

Rrjeta operohet nga 2 motor me vibrator të cilët janë të instaluar në një binar të vendosur jashtë. Për të siguruar një vibrim pozitiv linear, njësia është vendosur mbi 4 bashkues me sustë të organizuar në version me njësi dyfishë. Një derë e gjerë hyrëse në pjesën e pasme të saj dhe një derë inspektimi me përmasa të mira në pjesën frontale sigurojnë një mirëmbajtje të lehtë. Një pajisje elektronike për fillim të punës në mënyrë të butë siguron një ndezje dhe mbyllje të butë. Makina shoshitëse duhet të të transportohet veçmas nga njësia miksuese (përzierëse).

Peshimi i Bitumit

Hinka e peshimit të Bitumit

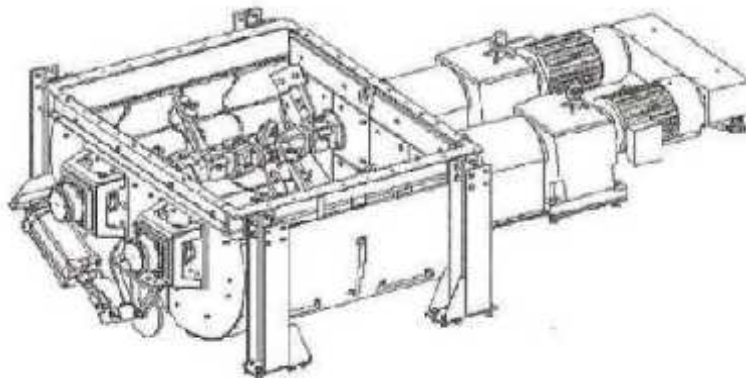
Hinka peshuese e bitumit është e montuar mbi 3 konvertues elektronik peshe dhe është termikisht e izoluar dhe nxehet me energji elektrike. Për një siguri më të lartë hinka peshuese është e pajisur me një çelës fikës emergjence pluskues për të shmangur mbimbushjen në rastet kur nuk punon konvertuesi i peshës. Bitumi shkarkohet brenda disa sekondave nga forca e gravitetit dhe kalon në përzierës (mikser) nëpërmjet një tubi të nxehur dhe të izoluar. Nëpërmjet këtij shkarkimi shumë të shpejtë koha e ciklit të përzierjes së lagur siguron një përzierje homogjene.

Kapaciteti: 350 kg
Nxehja: 2x0.8 kW

1 Valvul flutur bitumi

Valvul flutur bitumi DN 150, elektro-pneumatike

1 Mikser



Krahët e mikserit kanë mbrojtje optimale ndaj erozionit nëpërmjet një mburoje mbrojtëse të krahëve. Lidhja me bullon e pjatave të mikserit është e aksesueshme nga jashtë për të siguruar mirëmbajtje të lehtë. Një bashkues fleksibël është instaluar midis motorit dhe aksit. Cdo aks ka dy koordinata. Akset janë të sinkronizuar nëpërmjet një boshti midis motorëve. Dyert e shkarkimit të mikserit hapen dhe mbyllen nga cilindra pneumatikë.

Tipi: Mikser me dy boshte shtypje-përzierje
Kapaciteti i Mikserit: 2.000 kg
Fuqia: 2 x 22 kW, 56 min

6-MASAT ZBUTESE TE NDIKIMEVE NEGATIVE NE MJEDIS

Masat e pergjithshme te propozuara per zbutjen e ndikimeve negative mjedisore

Masat zbutese te ndikimeve negative konsistojne ne marrjen e masave per uljen e ndotjeve gjate procesit te prodhimit te betonit, si te pluhurit ne ajer, zhurmave, erozionet si dhe uljen e efekteve negative hapsinore ne territor , faun dhe flore.

➤ Parandalim

Perzgjedhja e teknologjise me cikël te mbyllur me pajtueshmeri mjedisore

- Instalimi korrekt i makinave, sipas skemes teknologjike te permiresuar
- Perzgjedhja dhe trajnim i personelit per menyren e perdorimit te teknologjise dhe veprimit

-
- Siperfaqja e kantierit do te jete vazhdimisht e lagur per shmangien e ngritjes se pluhurit gjate aktivitetit;
 - Kontroll i vazhdueshem dhe mirmbajtje e filtrave te kapjes se pluhurit dhe gazeve
 - Sigurimi i sistemit te komandimit te pompave, filtrave dhe pastruesve te tjere;
 - Zbatim i rigoroz i sigurimit teknik gjate punes dhe nderprerjes se saj
 - Vezhgim dhe kualidim i vazhdueshem i te gjithe teknologjise se projektit, sistem i qarrkullimit te produktit, saracineska, tubo, valvola, tapa, guarnicione;
 - Testimi periodik i teknologjise agregateve te saj

➤ **Kontroll**

- Sigurimi i te gjitha pajisje te nevojshme per riparim, pastrim dhe nderhyrje ne rast emergjencash
- Kompaktesim dhe lagie e inerteve ne qiell te hapur
- Lagie e sheshit te punes dhe rrugeve te levizjes se kamioneve ne kantier
- Levizje e ngadalte e automjeteve ne kantier dhe jashte tij
- Larje e shpeshte e makinerive dhe kamioneve te punes
- Transporti i inerteve me kamion te mbuluar mbulese me Polietilieni
- Gjeneratori dhe pompa e karburantit duhet te rrethohet me mur dhe te kete nje vend te vecant

➤ **Nderhyrje**

- Riparim i menjehershem i difekteve dhe avarive teknologjike
- Aktivizim i menjehershem i stafit dhe mjeteve ne rast emetimesh dhe derdhjesh te pa parashikuara sipas skemes.
- Pastrim i menjehershem i derdhjeve aksidentale
- Njoftim i menjehershem i autoriteteve dhe njesive te specializuara ne rast emergjencash (zjarrfikes, autoambulanca)

➤ **Administrim**

- Perdorimi dhe ruajtja me pergjegjesi i te gjithe infrastruktures dhe makinave sipas skemes dhe rregullave teknologjike.

• **Pluhura te shkaktuara gjate fazes se transportit (aerosole)**

Mjetet e transportit duhet te levizin te mbuluara gjate transportit te ngarkeses, mjetet duhet te pastrohen vazhdimisht nga balta para daljes se tyre nga kantieri

• **Emetim gazesh nga automjetet qe do kryejne punimet**

Sasia do te jete minimale por duhet te punohet me eficence dhe te ulet koha e mbajtjes ndezur pa qene nevoja e motoreve te mjeteve.

• **Emetim zhurmash vibracioni dhe aromash**

Duhet te kontrollohen vazhdimisht pajisjet dhe impiantet per zhurmen e shkaktuar. Edhe per kete ndikim duhet te shkurtohet ne maksimum koha e mbajtjes ndezur te motorave te mjeteve;

• **Menaxhimi i mbetjeve ngurta**

Administrata dhe punonjesit e kantierit do ti kushtojne vemendje te vecante edhe ketij aspekti per te parandaluar ndotjen ne mjedis nga dispersiteti i amabalazheve te cimentos etj. Ne mjediset e kantierit jane vendosur kazane te grumbullimit te mbetjeve te krijuara nga

veprimtaria e kantierit. Mbetjet shoqeria do ti dergoje sipas nje marreveshje me bashkine e Tiranes ne pike grumbullimin e mbetjeve urbane te zones.

- **Menaxhimi i mbetjeve te lengta**

Mbetjet e lengeta jane ujrat qe shkarkohen nga larjet teknologjike te skemes. Uji qe derdhet nga ky perpunim presupozohet i paster dhe nuk shkakton ndotje te mjedisit. Ne perfundim te trajtimit uji shkarkohet ne tubacionet e ujerave te zeza te zones.

- **Menaxhimi i mbejteve te gazta**

Per kete shoqeria do te kryej kontrollin periodik te shkarkimeve te mjeteve te transportit qe perdor si dhe te emisioneve te gjeneratorit. 2 Gjeneratoret qe do te perdoret nga shoqeria jane me nje kapacitet 80 KW secili dhe do te perdoren mesatarisht 1 ore ne dite. Per kete shoqeria ne menyre periodike do te kryej matje te shkarkimeve te gjeneratorit dhe ti kontrolloje ato me limitet ne legjislacion dhe paramtrat ne certifikatat e prodhuesit te gjeneratorit.

- **Programi i monitorimit dhe elementet e tij**

Ne pergatitjen e programit te monitorimit specialistet kane marre ne konsiderate mundesine per te realizuar nje monitorim realist te elementeve me ndikim ne mjedis. Persa me siper eshte menduar qe te perzgjidhen per tu monitoruar nga laboratore te nenkontraktuar nga vete shoqeria ata elemente qe realisht mund te indentifikohen, maten, rregjistrohen dhe komunikohen ne organet e administrimit te mjedisit (DRM, Bashki etj). Te dhenat cilesore, sipas tabelës do te hidhen ne nje regjister qe administrohet nga vet kompania dhe do te dorezohen ne DRM e Qarkut sa here ju kerkohet, sipas proceduarve ligjore dhe rregulloreve.

Nr	Natyra e monitorimit	Frekuenca	Analiza
1	Monitorim parametrave fiziko – kimike i ujit te perdorur para shkarkimit	Cdo 3 muaj	Analize e plote. Permetrat fizike, temperatura, pH, Oksigjeni i tretur, pezullia, dhe parametra kimike nitrate, nitrite, BOD, COD.
2	Monitorimi i shkarkimeve te gazta nga aktiviteti	Periodike (Cdo 3 muaj)	LNP, Nox, Cox, SOx
3	Matja - Listimi i te gjitha mbeturinave dhe krahsimi me standartet ISO 1990/2000.	Çdo jave	Peshimi dhe asgjesim/riciklimi i tyre
7	Saisite e karburanteve dhe detergjenteve qe perdoren	Periodik	Nafta, detrgjentet dhe kimikatet e tjere
5	Monitorimi i zhurmes se shkaktuar	Periodik (raportim cdo 3 muaj)	Zhurma (dbA) nga aktiviteti i kantierit

7-KONKLUZIONE DHE REKOMANDIME

Perfundime

- Zbatimi i projektit nuk do te kete pasoja negative te mundshme ne mjedisin e zones.

-
- Procesi teknologjik i prodhimit të asfalto-betonit nuk shoqerohet me shkarkime të lëngta të rrezikshme. Ujerat që përdoren në linjën e prodhimit të betonit thuajse nuk kanë teprica sepse dozohen në sasi të percaktuara, sasitë minimale shkarkohen vetëm pas dekanimit të masës së ngurte në vasken dekantuese.
 - Meqenëse lëndet e para të përdorura për prodhimin e betonit janë inerte, këto ujera nuk kanë elemente që mund të kontaminojnë mjedisin ujor prites, sipërfaqësore, nentokësore apo tokën.
 - Perreth perimetrin të objektit do të ndërtohen kanalet drenazhuese për ujera atmosferike në mënyrë që të shmangët fenomenin e erozionit.
 - Ky aktivitet nuk përdor lëndë të rrezikshme për shëndetin e punonjësve si dhe të popullsisë përreth zonës dhe si rrjedhim nuk ndikon negativisht tek ata.
 - Ky projekt nuk sjell emetime të gazeve në atmosferë .
 - Gjatë procesit të ngarkimit – shkarkimit të materialit bëhet pluhur i lehtë dhe drejtuesit e shoqërisë do të marrin masa për shpërndarjen me ujë, për pajisjen e punëtorëve dhe manovratorëve të mjeteve të rënda me mjetet e domosdoshme për mbrojtjen nga pluhuri, si kominoshe pune, kapele mbrojtëse, doreza pune, maska për mbrojtjen nga pluhuri.
 - Niveli i zhurmave që vijnë nga automjetet dhe pajisjet e tjera janë brenda normave të lejuara. Nuk përbejnë problem shqetësues për punonjësit dhe as për banorët e zonës përreth që janë në një distancë të konsiderueshme.
 - Furnizimi me ujë do të sigurohet nga një pus që ndodhet në ambientet ku do të ngrihet impianti
 - Furnizimi me energji elektrike do të sigurohet nga rrjeti ekzistues që mbulon zonën duke përdorur të gjitha kushtet teknike.
 - Zona ku do të zbatohet projekti nuk njihet si zonë e mbrojtur me vlera arkitektonike dhe kulturore , pra nuk kemi ndryshime apo demtime të saj duke qenë se nuk ekziston në këtë territor.
 - Për një punë sa më optimale në impiant zbatohen rregullat e sigurimit teknik dhe punëtorët e manovratorët njihen me këto rregulla në mënyrë periodike nga drejtuesit teknik të firmës.

Rekomandime

- Duke ditur se gjatë proceseve të punës në linjë emetohen në mjedis pluhur i lehtë, ka zhurma të makinerive për të rritur sigurinë në punë të punonjësve dhe për të ulur në maksimum impaktin në mjedis, duhet të:
 - Te bëhet rregullisht monitorimi i gjendjes teknike të automjeteve
 - Te bëhet monitorimi periodik i emetimit të zhurmave në mjedis.
 - Te bëhet monitorimi periodik i emetimit të pluhurit në ajër.
 - Te njihen punonjësit periodikisht me rregullat e sigurimit teknik,
 - Te pastrohen dhe mirembahen kanalet e drenazhimit të ujerave përreth perimetrin të linjës
 - Te respektohen normat e teknikes së sigurimit në punë nga punëtorët

-
- Te menaxhohen mbetjet e ngurta ne bashkepunim me Njesine e Qeverisjes Vendore.
 - Te sigurohet furnizim i mire me energji elektrike per te reduktuar ose shmangur oret e punes se gjeneratorit dhe nderprejre te procesit te punes.
 - Te perdoret lende djegese e cilesise se pare per gjeneratorin dhe mjetet e transportit, ku niveli i squfurit te jete brenda normes se lejuar prej 10ppm.
 - Te aplikohet larja e shesheve te pa shtruara per te reduktuar pluhurin.
 - Te mos depozitohet lende e pare ne sasi te medha, per te reduktuar demtimin e peizazhit dhe te erozionit te eres dhe te shiut.
 - Te kryhet larja e automjeteve te transportit ne menyre periodike.
 - Te vendosen kosha dhe postera sensibilizues per mbajtjen paster te ambienteve.
 - Investitori te respektojte detyrimet e vena ne Lejen Mjedisore qe do te miratohet nga Agjencia Kombetare e Mjedisit (AKM).
 - Subjekti te jete ne dijeni te kuadrit ligjor per mjedisin dhe ndryshimeve te tij.
 - Te kryhet monitorimi i mjedisit sipas ligjeve ne fuqi dhe te dergohet nje relacion shkresor cdo 6 muaj prane Drejtorise Rajonale te Mjedisit.

